



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 13]

नई दिल्ली, बुधवार, फरवरी 3, 2005/माघ 14, 1926

No. 13]

NEW DELHI, THURSDAY, FEBRUARY 3, 2005/MAGHA 14, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 31 जनवरी, 2005

सं. टीएमपी/36/2004-वीपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा विशाखापत्तनम् पत्तन में निकर्षण प्रचालन के लिए प्रदत्त पाइलट और पाइलट लांचों की सेवाओं के लिए प्रभार लगाने हेतु विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशों के अनुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/36/2004 -वीपीटी

विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी)

आवेदक

आदेश

(जनवरी 2005 के 20 वे दिन पारित)

यह प्रकरण विशाखापत्तनम् पत्तन में निकर्षण प्रचालन के लिए प्रदत्त पाइलट और पाइलट लांचों की सेवाओं के लिए प्रभार लगाने हेतु विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. प्रस्ताव में उल्लेख किए गए मुख्य बिन्दु निम्नानुसार हैं:

- (i) (तत्कालीन) पोत परिवहन मंत्रालय ने ईक्यू-8 और ईक्यू-9 पोतघाटों के निर्माण, प्रचालन और अनुसंधान हेतु मेसर्स गैयोन इंडिया लिमि. के नेतृत्व में अन्तर्राष्ट्रीय संगठन (निजी) के भाग लेने को अनुमोदन प्रदान किया था। इस निजी अन्तर्रा. संग. ने किजान सीपोर्ट लिमि. नाम से विशेष प्रयोजन वाहन (वेहिकल) का निर्माण किया है।
- (ii) वीएसएल ने निकर्षण के प्रयोजन से अपनी ही कर्षण नौकाएँ और मालवाही नौकाएँ तैनात की हैं। निकर्षण प्रचालन की प्रक्रिया के दौरान कर्षण-नौकाओं और मालवाही नौकाओं को, अनुमोदित डलाव क्षेत्र में निकर्षित सामग्री को खाल आने के लिए सड़कों पर लाया गया था। निकर्षण के प्रयोजन से पत्तन के पाइलटों और पाइलट लांचों की सेवाएँ ली गई थीं। तथापि, कर्षण नौकाओं (पत्तन की) और नौकाओं को (तट पर) रस्सी से बांधना तथा उन्हें खोलने से संबंधित सेवाएँ नहीं ली गई थीं।
- (iii) सामान्यतः, इस प्रकार के निकर्षण प्रचालन या तो स्वयं पत्तन द्वारा चलाए जाते हैं या पत्तन की ओर से ड्रैजिंग कम्पैरिशन ऑफ इंडिया लिमि. (डीसीआई) द्वारा चलाए जाते हैं और निकर्षण करार के अन्तर्गत डीसीआई को इस प्रकार के प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त है। यह पहला अवसर है जब निकर्षण कार्य बीओटी प्रचालक द्वारा किया जा रहा है।

- (iv) दरमान में निर्धारित पाइलटेंज शुल्क एक सम्मिश्र सेवा के लिए है जिसमें इन्वार्ड और आउट वार्ड पाइलटेंज, एक स्थानान्तरण, आवश्यक कर्षण नौकाओं और नौका को तट से बांधने इत्यादि सेवाएं समाहित हैं। चूंकि पाइलट और पाइलट लॉचों के लिए अलग-अलग प्रभार एकत्रित करने के लिए कोई प्रावधान नहीं है, इसने वीएसएल को, नवम्बर 2003 माह में उपयोग की गई सेवाओं के लिए कम से कम पाइलटेंज प्रभार (अर्थात् इन्वार्ड और आउट वार्ड हलचल के लिए रु. 17088/-) का बिल भेजा था। तथापि वीएसएल द्वारा इसका विरोध किया गया था। वीएसएल के अनुरोध की जाँच की गई और तदनुसार न्यासी मंडल ने 16 सितम्बर 2003 से, वीएसएल की कर्षण नौकाओं और मालवाही नौकाओं को निकर्षण बिन्दु से उल्लाव बिन्दु भूमि तक और व्युत्क्रम में स्थानान्तरित करने हेतु प्रदत्त पाइलट और पाइलट लॉचों इत्यादि की सेवाओं के लिए दर निर्धारित करने का निर्णय लिया, बशर्तें इन्हें टीएएमपी का अनुमोदन मिले।
- (v) इस गतिविधि को पत्तन विकास परियोजनाओं के विषय में निजी क्षेत्र की सहभागिता को स्वीकार करते हुए एक बार की किस्म की न माना जाए। अतएव, इसने कथित प्रचालन के लिए अलग प्रशुल्क अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

2.2. ईक्यू-8 और ईक्यू-9 पर निकर्षण प्रचालन के लिए वीएसएल को प्रदत्त पाइलट और पाइलट-लॉचों की सेवाओं के बारे में खंड 2.2 पाइलटेंज शुल्क की मद सं. ग के अन्तर्गत मद सं. ग-1 के रूप में अपने दरमान में निम्नलिखित प्रशुल्क को शामिल करने को अनुमोदन प्रदान करने का वीपीटी ने अनुरोध किया है।

पाइलट सेवाएँ प्रत्येक हलचल	:	रु. 900/- प्रति व्यक्ति
पाइलट लॉच का भाड़ा प्रभार	:	पहले दो घंटों के लिए रु. 2950/- और उसके बाद रु. 1475/- प्रति घंटा या उसका अंश

2.3. वीपीटी ने प्रस्तावित दरों को पिछले प्रभाव 16 सितम्बर 2003 से अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है।

3.1. सुनिर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी का प्रस्ताव विजया सीपोर्ट लिमिटेड (वीएसएल) और संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को, उनकी राय मांगते हुए, यह प्रस्ताव भेजा था।

3.2. वीएसएल से प्राप्त टिप्पणियाँ प्रतिपूरक सूचना के रूप में वीपीटी को भेज दी गई थीं। प्रत्युत्तर में, वीपीटी ने अपनी प्रेक्षाएँ प्रस्तुत की हैं।

4.1. प्रस्ताव की प्रारम्भिक जाँच इडताल के आधार पर, वीपीटी से प्रस्तावित दर का आधार और औचित्य, लागत तत्वों का विस्तृत व्यौरा, प्रस्तावित दर पर पहुँचने के लिए प्रतिवर्ष 250 कार्य दिवस गिनने के कारण आदि जैसे विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया था।

4.2. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के उत्तर में वीपीटी ने निम्नलिखित अतिरिक्त सूचनाएं / स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं:

- पाइलट लॉच के लिए प्रस्तावित दरों का विस्तृत परिगणन, जिसमें प्रचालन लागत का (मदवार) विवरण दर्शाया गया है, प्रस्तुत किया गया है।
- वर्तमान दरमान में एक सम्मिश्र पाइलटेंज प्रशुल्क, जिसमें पत्तन के पाइलटों की सेवाएँ, खींच के ले जाने का शुल्क, कर्षण नौकाओं को पोतघाट पर रस्ती से बाँधने और खोलने के प्रभार, उसी बंदरगाह में एक स्थानान्तरण प्रभार शामिल हैं, निर्धारित किए गए हैं। तथापि, इसके द्वारा दायर किए गए सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, पाइलटेंज-शुल्क को खोलने का प्रस्ताव किया गया है और इन्वार्ड, आउटवार्ड और भीतरी हलचलों के लिए अलग-अलग शुल्कों का प्रस्ताव किया गया है।
- पाइलट-लॉच के भाड़ा प्रभार की दर दरमान में 2001 से पहले भी थी। चूंकि पाइलट-लॉच को पिछले कुछ वर्षों में भाड़े पर नहीं लिया गया था, उससे संबंधित प्रशुल्क मद को 2001 के दरमान से हटा दिया गया था।
- यह प्रस्तावित दर को भविष्य में ऐसे सभी मामलों के लिए उपलब्ध करवाने के लिए सहमत हो गया है।
- चूंकि वीपीटी मूल्यह्रास के लिए ऐतिहासिक विधि का अनुसरण कर रहा है, लिखित मूल्य पर नहीं, निवेश पर रिटर्न की परिगणना के लिए मूल पूंजीगत लागत पर विचार किया गया है।

- (vi) चूंकि परीक्षा लागतों को आमोलित किया गया है, प्रासंगिक प्रभार और पर्यवेक्षण प्रभार प्रतिशतता आधार पर लिए गए हैं। इसने माना है कि प्रबंधन और सामान्य उपरिचय प्रासंगिक और पर्यवेक्षण प्रभारों पर ऊपर से जोड़े गए हैं किन्तु यह वृद्धि नगण्य है।

5.1. इस प्रकरण में 6 दिसम्बर 2004 को वीपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में वीपीटी और वीएसएल ने अपना-अपना पक्ष रखा।

5.2. संयुक्त सुनवाई में वीपीटी पाइलट लॉचों के भाड़ा प्रभार की दर को घटाकर रु. 2000/- प्रति दो घंटा के खंड तक करने के लिए सहमत हो गया। लेवी की इकाई का वीएसएल ने, जिसने प्रति घंटा दरों की मांग की थी, तीव्र विरोध किया। अतएव, वीपीटी को परामर्श दिया गया है कि वह प्रस्ताव पर वीएसएल से विचार-विमर्श करे और परस्पर सहमत (संशोधित) प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

6.1. तदनुसार, वीपीटी ने 20 दिसम्बर 2004 को वीएसएल के साथ एक बैठक बुलाई और एक परस्पर सहमत प्रस्ताव दाखिल किया। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरें निम्नानुसार हैं:

क्र.सं.	विवरण	राशि
(i)	लदी हुई मालवाही नौका को भीतरी बंदरगाह से सुनिश्चित क्षेत्र (ओआईआई) तक ले जाने के लिए पाइलट लॉच का भाड़ा प्रभार	रु. 2034/- प्रति फेरा
(ii)	भीतरी बंदरगाह में सुनिश्चित निकर्षण क्षेत्र तक रिक्त मालवाही का एक फेरा पूरा करने के लिए पाइलट-लॉच का भाड़ा प्रभार	रु. 2034/- प्रति फेरा
(iii)	पाइलट की सेवाएँ	रु. 900/- प्रति फेरा प्रति व्यक्ति

6.2. वीपीटी ने संशोधित दर के समर्थन में एक संशोधित लागत विवरणिका प्रस्तुत की है। संशोधित लागत विवरणिका में पहले मरम्मत लागत और कर्मचारी लागत पर 35% की दर से आगे गए प्रासंगिक और पर्यवेक्षण प्रभार निकाल दिए गए हैं और कार्य दिवसों की संख्या पहले विचारित 250 दिनों की तुलना में बढ़ाकर 310 कर दी गई है।

6.3. वीपीटी ने वीएसएल के उस पत्र की एक प्रति भी जोड़ी है जिसमें संशोधित प्रस्ताव का समर्थन किया गया है।

7. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया द्वारा प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों के सार-अंश संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध हैं।

8. इस प्रकरण पर कार्यवाही करते समय एकत्रित हुई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- यह प्रस्ताव इस तथ्य से पैदा होता है कि वीपीटी के वर्तमान दरमान में पाइलट और पाइलट लॉच को भाड़े पर लेने के लिए विशिष्ट रूप से कोई अलग दर निर्धारित नहीं है क्योंकि पत्तन सम्मिश्र पाइलटिंग सेवाएँ प्रदान करता है।
- वीएसएल की मुख्य आपत्ति पाइलट लॉच भाड़े पर लेने के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर के संदर्भ में थी। जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, वीपीटी और वीएसएल ने परस्पर विचार-विमर्श किया और एक परस्पर सहमत प्रस्ताव प्रस्तुत किया। संशोधित प्रस्ताव में, दरें न केवल पहले प्रस्तावित स्तर से कम की गई हैं, बल्कि प्रभार लगाने की इकाई को भी युक्ति संगत बनाया गया है। संशोधित प्रस्तावित दरें प्रत्येक फेरे के लिए हैं जो प्रभार लगाने की पहले प्रस्तावित इकाई की तुलना में तार्किक लगते हैं।

- चूँकि यह एक परस्पर सहमत प्रस्ताव है और यह प्रशुल्क व्यवस्था किसी नियमित प्रचालन के लिए नहीं है, इसलिए वीपीटी द्वारा दाखिल की गई लागत विवरणी का महसूदाई से विश्लेषण करना आवश्यक नहीं समझा गया। यह प्राधिकरण दोनों पक्षों के बीच परस्पर सहमत वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दर को अनुमोदन प्रदान करने का इच्छुक है।
- (iii) वीपीटी ने यह स्वीकार किया है कि इस प्रशुल्क व्यवस्था का क्रियान्वयन वीएसएल के प्रकरण तक ही सीमित नहीं रहेगा। अपितु इस प्रकार के सभी मामलों में अनुपालित किया जाएगा। दरमान में इस प्रशुल्क मद के शब्दों को इस तरह परिवर्तित किया गया है कि इससे यह सामान्य स्थिति दिखाई दे।
- (iv) वीपीटी ने दरों में संशोधन पिछले प्रभाव 16 सितम्बर 2003 से मांगा है। जब तक अपवादीय व्यवहार की अपेक्षा करने वाली कोई असाधारण परिस्थिति न उभर आए तब तक यह प्राधिकरण पिछले प्रभाव से दरों में संशोधन को अनुमोदन प्रदान नहीं करती। सही समय पर प्रस्ताव न लेकर आ पाने की पत्तन की प्रक्रियात्मक कमी को असाधारण परिस्थिति नहीं कहा जा सकता।
- वीपीटी इस बात से इंकार नहीं कर सकता कि उसे उन सेवाओं के बारे में जो उसे इस प्रकरण में उपलब्ध करवानी थी और वर्तमान दरमान में उपलब्ध प्रशुल्क व्यवस्था के बारे में पता नहीं था। किसी पत्तन से प्रशुल्क में सुधार के लिए अग्रिम रूप से कार्रवाई करने की या नियामक के सामने पूर्ण सम्पन्न स्थिति प्रस्तुत करने की बजाए कोई नई दर लागू करने की अपेक्षा करना अनुचित नहीं है।
- अतएव, यह प्राधिकरण इस प्रकरण में वीपीटी के दरमान में भावी प्रभाव से संशोधन करने का निर्णय लेता है। इसका अर्थ यह नहीं कि यह प्राधिकरण वीएसएल को राहत पहुँचाने के पक्ष में नहीं है। यह वीपीटी को निर्णय करना है कि क्या वह इस प्रकरण में ट्रिनिटी सैट को पिछले प्रभाव से विस्तार देना चाहता है।

9.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण वीपीटी के वर्तमान दरमान में निम्नलिखित दरों को खंड 2.2 पाइलटेंज शुल्क के (ग) के अन्तर्गत मद सं. ग (1) के रूप में शामिल करने हेतु पिछले प्रभाव (तिथि) 16 सितम्बर 2003 से अनुमोदन प्रदान करता है:

"ग (1) भीतरी बंदरगाह में निकर्षण बिन्दुओं से डलाव भूमि तक मालवाही नौका आदि को स्थलान्तरित करने के लिए प्रदत्त पाइलट और पाइलट-लॉच की सेवाओं के लिए दरें

क्र.सं.	विवरण	राशि
(i)	लदी हुई मालवाही नौका को भीतरी बंदरगाह से सुनिश्चित क्षेत्र (ओआईआई) तक के फेरे के लिए पाइलट लॉच का भाड़ा प्रभार	रु. 2034/- प्रति फेरा
(ii)	भीतरी बंदरगाह में सुनिश्चित निकर्षण क्षेत्र तक रिक्त मालवाही का एक फेरा पूरा करने के लिए पाइलट-लॉच का भाड़ा प्रभार	रु. 2034/- प्रति फेरा
(iii)	पाइलट की सेवाएँ	रु. 900/- प्रति फेरा प्रति व्यह्वल

9.2. दरमान में संशोधन इस आदेश के भारते के राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन से प्रभावी होगा।

अ.ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/04-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 31st January, 2005

No. TAMP/36/2004-VPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for levy of charges for the services of Pilot and Pilot launches provided for dredging operations in Visakhapatnam Port as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/36/2004 - VPT****Visakhapatnam Port Trust (VPT)**

Applicant**ORDER**

(Passed on this 20th day of January 2005)

This case relates to a proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for levy of charges for the services of Pilot and Pilot launches provided for dredging operations in Visakhapatnam Port.

2.1. The main points highlighted in the proposal are as follows:

- (i). The (then) Ministry of Shipping has approved private participation of the consortium led by M/s. Gammon India Ltd. for construction, operation and maintenance of EQ-8 and EQ-9 berths. The consortium has formed a Special Purpose Vehicle named Vizag Seaport Limited (VSL).
- (ii). The VSL had deployed its own tugs and barges for dredging purpose. During the course of dredging operation, the tugs and barges were shifted to roads for dumping the dredged material in the approved dumping area. For dredging purpose, the services of Port's Pilot and Pilot launch were utilised. Services of tugs and mooring and unmooring crew were not, however, availed.
- (iii). Generally, dredging operations of such nature are carried out either by the port or by Dredging Corporation of India Ltd. (DCI) on behalf of the port; and the DCI is exempted from payment of such charges under dredging contract. This is the first time dredging activity is carried out by the BOT operator.
- (iv). The Pilotage fee prescribed in its Scale of Rates is for a composite service covering inward and outward pilotage, one shifting, provision of necessary tugs and mooring crew, etc. Since no provision exists to collect charges for Pilot and Pilot launches separately, it had raised the bill for minimum pilotage charge (i.e. Rs.17088 for both inward and out movements) on the VSL for the services utilised in the month of November 2003. This was, however, contested by the VSL. The request of the VSL was examined and accordingly the Board of Trustees resolved to fix rates for the services of pilot and pilot launches etc., provided for shifting of tugs and barges of VSL from dredging point to dumping ground and vice versa, w.e.f. 16 September 2003 subject to the approval of the TAMP.
- (v). This activity may not be regarded as an one time nature recognising the participation of private sector in respect of port developmental projects. It has, therefore, requested this Authority to approve separate tariff for the said operation.

2.2. The VPT has requested to approve insertion of following tariff in its Scale of Rates as item No.C.1 under item No. C of Section 2.2. pilotage fees in respect of services of pilot and pilot launches provided to the VSL for dredging operations at EQ-8 and EQ-9:

Pilot services per each movement	:	Rs.900/- per head
Pilot Launch hire charges	:	Rs.2950/- for first two hours and thereafter Rs.1475/- per hour or part thereof

2.3. The VPT has sought approval of the proposed rates with retrospective effect from 16 September 2003.

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the VPT proposal was forwarded to the Vizag Seaport Limited (VSL) and concerned user organisations seeking their comments.

3.2. The comments received from the VSL were forwarded to the VPT as feedback information. In response the VPT has furnished its observations.

4.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested to furnish additional information / clarification on various points such as the basis and justification of the proposed rate, detailed break up of the cost elements, reasons for considering 250 working days per annum for arriving at the proposed rate, etc.

4.2. In response to the queries raised by us, the VPT has furnished following additional information / clarifications:

- (i). A detailed computation of the proposed rates for pilot launch indicating break-up of the operating cost is furnished.
- (ii). In the existing SOR a composite pilotage fee is prescribed including the services of ports pilots, towage, tug mooring and unmooring charges and one shifting charge within the same harbour, however, in the general revision proposal filed by it, the pilotage fee is proposed to be unbundled and separate fee is proposed for inward, outward and internal movement.
- (iii). The rate of pilot launch hire charge existed in the SOR prior to 2001. Since the pilot launch was not hired in the past few years, the relevant tariff item was deleted from the SOR of 2001.
- (iv). It has agreed to extend the proposed rate to all similar cases in future.
- (v). Since the VPT is following historical method of depreciation but, not on written down value, the original capital cost has been taken for computation of return on investment.
- (vi). Since indirect costs are absorbed, the incidental charges and supervision charges have been considered as percentage basis. It has agreed that management and general overheads are compounded on the incidental and supervision charges but the increase is negligible.

5.1. A joint hearing in this case was held on 6 December 2004 at the VPT premises. At the joint hearing the VPT and the VSL have made their submissions.

5.2. At the joint hearing, the VPT agreed to reduce the proposed rate of launch hire charges to Rs.2000/- per block of two hours. The unit of levy was vehemently

opposed by the VSL who demand hourly rates. The VPT has, therefore, advised to discuss the proposal further with the VSL and furnish a mutually agreed (revised) proposal.

6.1. Accordingly, the VPT has convened a meeting with the VSL on 20 December 2004 and filed a mutually agreed proposal. The revised rates proposed by the VPT are as follows:

Sr. No.	Particulars	Amount (in Rs.)
(i).	Hire charge for pilot launch for movement of loaded barge from inner harbour to designated area (OII)	Rs.2034/- per movement
(ii).	Hire charge for pilot launch for completion of movement of empty barge to designated dredging area in the inner harbour	Rs.2034/- per movement.
(iii).	Pilot services	Rs.900/- per movement per head

6.2. The VPT has also furnished a revised cost statement in support of the revised rate. In the revised cost statement incidental and supervision charge earlier considered @ 35% on the repair cost and on the staff cost has been deleted and the number of working days has been increased to 310 as against 250 days considered earlier.

6.3. The VPT has also attached a copy of the VSL letter endorsing its revised proposal. The VSL has confirmed its agreement to the revised rate proposed by the VPT.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties at the joint hearing will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org.

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The proposal arises due to the fact that no separate rate is prescribed specifically for hire of pilot and pilot launch in the existing Scale of Rates of the VPT since the port offers a composite pilotage service.
- (ii). The main objection of the VSL was with reference to the rate proposed by the VPT for hire of pilot launch. As decided at the joint hearing, the VPT and VSL have discussed among themselves and presented a mutually agreed proposal. Not only the rates are reduced from the level proposed earlier, but also the unit of charging has been rationalised in the revised proposal. The revised proposed rates are for each movement which appears to be logical when compared to the earlier proposed unit of charging.

Since it is a mutually agreed proposal and this tariff arrangement is not for a regular operation, it is not found necessary to make an in-depth analysis of the cost statement filed by the VPT. This Authority is inclined to approve

the revised rate proposed by the VPT as mutually agreed between both the parties.

- (iii). The VPT has conceded that application of this tariff arrangement will not be restricted in the case of the VSL only but will be followed in all similarly placed cases. The wordings of this tariff item in the Scale of Rates is modified to reflect this general position.
- (iv). The VPT has sought retrospective revision of rates with effect from 16 September 2003. This Authority does not approve retrospective revision of rates unless extra ordinary circumstances emerge warranting any exceptional treatment. Procedural lapse on part of a port to come up with a proposal in time cannot be an extraordinary circumstance.

The VPT cannot deny that it was not aware of the services it had to provide in this case and the tariff arrangement available in the prevailing Scale of Rates. It is not unreasonable to expect a port to take advance action for modification of tariff or introduction of any new rates instead of presenting fait accompli situation before the regulator.

This Authority, therefore, decides to amend the Scale of Rates of VPT in this case prospectively. This does not mean this Authority is not in favour of providing relief to VSL. It is for the VPT to decide whether it wants to extend retrospectively the principle set in this case.

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves insertion of the following rates in the existing Scale of Rates of the VPT as item number C (I) under (C) of Section 2.2. Pilotage fee:

“C (I). Rates for the services of Pilot and Pilot launches provided for shifting of barges, etc., from dredging points in the inner harbour to dumping ground.

Sr. No.	Particulars	Ceiling rate (in Rs.)
(i)	Hire charge for pilot launch for movement of loaded barge from Inner Harbour to designated area (OII)	Rs.2034/- per movement
(ii)	Hire charge for pilot launch for completion of movement of empty barge to designated dredging area in the Inner Harbour	Rs.2034/- per movement.
(iii)	Pilot services per head	Rs.900/- per movement Per head

9.2. The amendment to the Scale of Rates will come into effect 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

A.L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT./III/IV/143/04-Exty.]